

FORMATION EN CYCLISME POUR LE MILIEU SCOLAIRE (FCMS)

Organisation

Vancouver Area Cycling Coalition

Statut

En cours.

Aperçu

En règle générale, les enseignants constituent un groupe dont il n'est pas tenu compte dans la promotion de la gestion de la demande en transport. Le programme de formation en cyclisme pour le milieu scolaire (FCMS) vise à combler partiellement cette lacune en offrant de la formation sur le déplacement à vélo aux enseignants, au personnel de soutien et aux administrateurs scolaires. Le fait que plus d'adultes effectuent leur déplacement journalier à vélo contribuera à accroître le nombre de modèles de comportement en matière de transport durable dans les écoles. Les ateliers de FCMS offrent un cours sur les aptitudes en cyclisme pour les navetteurs ainsi qu'un séminaire sur des activités de sensibilisation et de promotion en matière de cyclisme destinées aux élèves. Un projet pilote a été lancé en mai 2007.

Personne-ressource

Arthur Orsini, M.A. (Éduc. en matière d'environnement)
Coordonnateur du programme FCMS
Vancouver Area Cycling Coalition
schools@vacc.bc.ca
www.vacc.bc.ca

Ressources

VACC (www.vacc.bc.ca) – Cours sur les aptitudes en cyclisme à l'intention des navetteurs et ressources sélectionnées pour les séminaires interactifs sur la sensibilisation au cyclisme dans le cadre de la FCMS.

Association cycliste canadienne (programme BÉCANE : <http://www.canadian-cycling.com/cca/education/canbike.shtml>) – Les cours du programme BÉCANE sont enseignés par des instructeurs et des cyclistes hautement qualifiés certifiés à l'échelle nationale.

Urbanthinkers (www.urbanthinkers.ca) – Élaboration de stratégies, d'initiatives et de programmes créatifs en vue de promouvoir la marche et le cyclisme pour se rendre à l'école.

Contexte communautaire et politique

Par rapport aux normes nord-américaines, Vancouver accuse une part élevée des déplacements à bicyclette – soit 3,3 % pour Vancouver (Comité consultatif sur le cyclisme, 2005) et 1,9 % pour l'agglomération de Vancouver (Pucher, 2006). Dans le but d'accroître cette part de mode de transport, la ville de Vancouver a récemment doublé la longueur de son réseau de pistes cyclables de 80 à 170 km. D'ici à ce que Vancouver accueille les Jeux olympiques d'hiver de 2010, la ville espère que les déplacements à vélo représenteront un bon 10 % de la part de mode de transport. Toutefois, il a été mentionné que pour atteindre ce but ambitieux il faudra bien plus que simplement fournir des infrastructures pour les cyclistes (Comité consultatif sur le cyclisme, 2005).

En plus de nouvelles infrastructures, des efforts visent à encourager le cyclisme dans l'ensemble du Grand Vancouver par le biais de programmes de sensibilisation et de promotion. Un certain nombre de projets visent directement les écoles, cependant rien n'indique que des projets de planification de transport scolaire sont prévus à l'intention de quiconque autres que les élèves. Le programme « *Way to Go* » de la Colombie-Britannique offre des ressources permettant de recueillir des données importantes sur les habitudes de déplacement ainsi que sur les préoccupations des élèves et des parents en vue d'élaborer des programmes visant la sécurité lors de déplacement à pied et à vélo destinés aux élèves, mais (Transports Canada, 2007) non aux enseignants.

La présente étude de cas décrit une différente approche, il s'agit d'une approche consistant à présenter des adultes en tant que modèles en ce qui a trait aux aptitudes en cyclisme et aux activités de sensibilisation au cyclisme – soit des enseignants, du personnel de soutien et des administrateurs scolaires. Le projet – *Formation en cyclisme pour le milieu scolaire* – a été mis à l'essai en mai 2007 par la Vancouver Area Cycling Coalition (VACC) grâce à l'aide financière accordée par la Vancouver Area Transportation Authority (TransLink).

Buts et objectifs

Malgré le grand nombre de vélos que possèdent les Canadiens, (Vert l'action, 1999), le cyclisme demeure le mode de transport quotidien le moins utilisé pour se rendre à l'école et en revenir (Gilbert et O'Brien, 2005). Toutefois, une étude a révélé que d'après 75 % des enfants interrogés, ceux-ci préféreraient se rendre à l'école à pied ou à vélo (Ontario Walkability Study, 2001). Les efforts visant à encourager les élèves à réduire leur nombre de déplacements en automobile et à se rendre à l'école à vélo pourraient profiter d'un bon nombre de cyclistes adultes qui serviraient de modèles. Les adultes qui travaillent en milieu scolaire constituent une cible primordiale pour la promotion du cyclisme pour les raisons suivantes :

1. les éducateurs sont des navetteurs qui effectuent des déplacements quotidiens vers des destinations à haute circulation;
2. ils sont, ou peuvent être, la source principale de solutions dans la planification du transport scolaire, abstraction faite des améliorations propres aux infrastructures;
3. les éducateurs et le personnel des écoles sont des modèles à la fois en salle de classe et en milieu scolaire.

Les éducateurs sont des navetteurs

Avant de pouvoir se pencher sur les possibilités que les éducateurs puissent être des modèles pour les enfants et les jeunes, il est bon de les considérer comme des employés. Le personnel des écoles effectue ses déplacements quotidiens vers des destinations où il y a de plus en plus de d'embouteillages. En Écosse, où la planification du transport scolaire fait l'objet d'un appui solide en ce qui a trait à la politique nationale et au financement, 2 % seulement du personnel de l'académie St. Margaret se rendent au travail à vélo. Cependant, lorsqu'on a demandé aux membres du personnel de modifier leurs habitudes de transport, le désir de changement le plus manifeste – soit 11 % – était « d'essayer de se rendre au travail à vélo » (VIPRE, 2007). Cette perspective encourageante semble être modulée par les habitudes et les perceptions. Lorsqu'on leur demande d'expliquer ce qui motive leur décision quant à la façon de se déplacer, les réponses de la plupart portent sur la rapidité et l'habitude : soit « c'est la façon la plus rapide » (29 %), « c'est la façon que je préfère » (14 %) et « j'ai l'impression que je n'ai pas d'autre choix » (14 %).

Selon le plan de transport scolaire de l'école St. Margaret, le temps de déplacement de presque la moitié du personnel (45 %) est de moins de vingt minutes. Cela signifie que le vélo peut constituer une option viable pour quatre fois plus d'employés que le nombre de ceux qui ont répondu être disposés à l'essayer. Il n'est pas surprenant, lorsque l'on

demande ce qui inciterait le personnel à se déplacer au moyen d'un mode de transport plus durable, que la réponse la plus fréquente (20 %) ait été « obtenir plus d'information ». Habituellement, *pour obtenir plus d'information* fait référence à des brochures renfermant des conseils de sécurité et des cartes indiquant les trajets les plus sécuritaires. Il se peut que ces ressources puissent être utiles aux cyclistes, mais une formation serait plus appropriée pour les nouveaux cyclistes et les débutants. Cette formation pourrait porter sur la façon sécuritaire d'aller à vélo dans la circulation, de se vêtir en cas d'intempéries et de transporter des piles de livres ou de documents. Les brochures et les cartes ne seront utiles que lorsque le cycliste aura acquis une plus grande confiance dans ses notions élémentaires.

Les solutions à la planification de déplacement à l'école vont au-delà des infrastructures

En 2005, la région d'Auckland (en Nouvelle-Zélande) s'est engagée à élaborer un Plan de transport scolaire dans chaque école au cours des dix prochaines années. Bien que la région et ses nombreuses municipalités emploient un personnel de coordonnateurs en transport scolaire, une bonne partie de l'exécution et de la mise en œuvre du programme *TravelWise* pourrait être consacrée au plus grand groupe visé – les élèves – par l'entremise des éducateurs. À ce jour, les éducateurs n'ont pas été très engagés à intégrer des solutions dans leurs salles de classe en ce qui a trait au transport scolaire. L'une des raisons principales est peut-être l'importance prédominante accordée aux changements d'infrastructures dans le milieu scolaire.

Même si l'objectif des plans de transport scolaire vise à modifier le comportement des élèves en matière de déplacement, le personnel des écoles fait périodiquement l'objet de sondages. Dans le cadre du sondage *TravelWise*, on a demandé au personnel *qu'est-ce qui vous encouragerait à vous rendre à l'école à pied ou à vélo?* puis on a présenté une liste de possibilités en matière d'infrastructures comme : des pistes cyclables, le ralentissement de la circulation, des douches et des casiers (*TravelWise*, 2006). Ce type de sondage peut laisser supposer que les solutions en matière de plans de transport scolaire sont mises au point par des professionnels de l'extérieur. Toutefois, les éducateurs qui se rendent à l'école à vélo seraient mieux en mesure d'offrir des avis valables sur ce que les ingénieurs en sécurité routière appellent *l'utilisateur de la route vulnérable*. Leur point de vue pourrait être profitable dans le cadre d'une discussion élargie sur les stratégies et les solutions en matière de plans de transport scolaire.

Il est évident que les enseignants ne peuvent pas promouvoir le cyclisme avant d'être eux-mêmes des cyclistes, possédant une expérience de cycliste dans la ville.

Personnel des écoles en tant que modèles

En bout de ligne, les éducateurs sont des modèles à la fois en salle de classe et à l'extérieur. En vertu de la *Loi sur l'éducation* de l'Ontario, les éducateurs doivent « maintenir une norme de conduite plus élevée que les employés (et que par leur conduite ils soient) perçus comme respectant les valeurs, les croyances et les connaissances que veut transmettre le système scolaire » (Berryman, 1998). Lorsque des éducateurs se rendent à l'école à vélo, leur bicyclette, leur casque protecteur et leur équipement peuvent être des repères visuels indiquant leur engagement envers la gérance de l'environnement, la responsabilité sociale et une vie active.

La visibilité est un facteur clé des efforts fournis dans le cadre du *Role Model Program* (2007) visant à rendre autonomes les élèves mal desservis à San José, en Californie. La prémisse de ce programme est que sans modèles dans des postes bien en vue au sein du milieu scolaire, les choix de vie de certains élèves de différentes ethnies peuvent être limités. Dans le même ordre d'idées, lorsque moins de 3 % des adultes se rendent au travail à vélo, les enfants et les jeunes se retrouvent essentiellement sans modèles pour ce qui est de l'utilisation du vélo.

Dans le but d'accroître les déplacements à vélo chez les élèves, il est bon que ceux-ci voient un plus grand nombre d'adultes se rendre à l'école à vélo. Un tel effort permettrait de réduire la congestion de la circulation à proximité des écoles, permettrait aux éducateurs d'acquérir une expérience personnelle valable en se rendant en milieu scolaire en tant qu'*usagers de la route vulnérables*, et augmenterait la visibilité des cyclistes adultes en tant que modèles.

Buts et objectifs de la FCMS

Le programme de formation en cyclisme pour le milieu scolaire (FCMS) inclut la coordination et la promotion de la formation en cyclisme offerte aux enseignants, au personnel des écoles et aux administrateurs scolaires. Les ateliers de la FCMS offrent à la fois un cours sur les aptitudes en cyclisme à l'intention des navetteurs et un séminaire sur des activités de sensibilisation et de promotion en matière de cyclisme destinées aux élèves. Les buts du programme visent à :

1. améliorer les aptitudes en cyclisme des éducateurs qui ont envisagé se rendre au travail à vélo, mais qui ont manqué de confiance;
2. rendre disponibles les ressources et les activités qui intègrent des idées sur le cyclisme, la sécurité à vélo et le transport actif en milieu scolaire et dans le programme scolaire.

Les objectifs du programme de FCMS sont :

- de sensibiliser davantage les éducateurs à l'existence de cours d'aptitudes en cyclisme destinés aux navetteurs novices, et au fait qu'il est possible de faire appel en même temps à des ressources de formation en cyclisme en milieu scolaire;
- de permettre aux éducateurs d'améliorer leurs aptitudes personnelles en cyclisme par le biais d'enseignement théorique et de pratique sur le terrain;
- d'aider à la sensibilisation et à la promotion du cyclisme dans les écoles en offrant aux éducateurs des séminaires interactifs d'activités, et des ressources en cyclisme au niveau local et sur l'internet;
- d'augmenter le nombre d'éducateurs qui se rendent au travail à vélo et qui, par conséquent, constituent des modèles pour les enfants et les jeunes;
- de regrouper les éducateurs qui ont un intérêt pour le cyclisme en vue de générer des discussions, de favoriser la camaraderie et le soutien;
- d'établir un précédent pour la formation en cyclisme devant être offerte aux éducateurs en tant que perfectionnement professionnel rémunéré.

Mesures

En décembre 2006, TransLink a accepté de financer un projet pilote dans le but d'offrir de la formation en cyclisme ainsi que des activités en salle de classe à l'intention des enseignants comme base de la poursuite des efforts de promotion en matière de cyclisme. L'idée a été lancée par deux conseillers et éducateurs locaux experts en cyclisme – Arthur Orsini et Cara Fisher – comme moyen d'intéresser davantage le personnel de soutien à appuyer la promotion de l'usage du vélo pour les déplacements à l'école. Malgré le fait que cette initiative ait soulevé de l'enthousiasme dès le début, le projet a été retardé en raison d'une série de questions concernant les assurances et la responsabilité. Afin d'aller de l'avant, Orsini et Fisher ont communiqué avec la Vancouver Area Cycling Coalition (VACC) qui détenait une assurance pour les cours qu'elle offrait déjà sur les aptitudes en cyclisme à l'intention des navetteurs. En avril 2007, la VACC a accepté de gérer le projet de FCMS et les deux premiers cours pilotes ont été prévus pour le mois suivant. Orsini et Fisher ont assumé les rôles de coordonnateurs du projet pilote et ont administré la facturation ainsi que les salaires des suppléants qui assuraient la suppléance durant l'absence de deux jours de chaque participant.

Le projet pilote nécessitait le recrutement de deux douzaines d'enseignants de l'agglomération de Vancouver. Pour s'inscrire, les participants ont eu à remplir un bref questionnaire sur l'usage qu'ils faisaient du vélo, sur ce qu'ils pensaient du déplacement à vélo pour l'aller-retour à l'école ainsi que sur leur intérêt à ce sujet. Un dépôt de 50 \$ a été exigé pour encourager la pleine participation aux deux jours de l'atelier. Le projet a d'abord été connu sous « *Formation en cyclisme pour les enseignants* » mais l'appellation a été changée de manière à reconnaître que tout le personnel des écoles pouvait servir de modèles aux élèves en ce qui a trait aux déplacements à vélo.

Les participants ont été recrutés par l'envoi de courriels dans l'ensemble des réseaux personnels des coordonnateurs du projet. Cette méthode de sensibilisation s'est avérée plus qu'appropriée puisque toutes les places disponibles ont été remplies et confirmées en une semaine. Vingt-deux éducateurs ont participé aux deux ateliers pilotes au cours des deux journées en mai 2007 au Siège social du Conseil scolaire de Vancouver.

Au cours de la première journée, un cours de huit heures portant sur les aptitudes en cyclisme à l'intention des navetteurs a été offert, incluant des séances en salles de classe et sur le terrain sur la façon de se déplacer en toute confiance dans la circulation, de vérifier la sécurité du vélo, de circuler la nuit et sous la pluie, et de définir le meilleur trajet. Au cours de la deuxième journée, un séminaire de quatre heures a été offert sur les activités interactives liées à la sensibilisation et à la promotion du cyclisme, y compris l'établissement de cartes, les carnets de déplacement, la sécurité des vélos, l'art du cyclisme, et les programmes d'intérêt local ainsi que les ressources internet destinés au milieu scolaire et aux salles de classe.

Vingt-trois éducateurs se sont inscrits aux deux ateliers pilotes, mais un d'entre eux s'est retiré en raison d'un conflit d'horaire. Les participants ont énuméré les avantages sur le plan de l'environnement, de la santé et de l'économie comme étant les principaux facteurs qui les ont incités à s'inscrire. Le participant 'moyen' était une enseignante à l'élémentaire de 36 ans et qui ne possédait aucune formation antérieure en cyclisme et n'avait jamais utilisé un vélo auparavant pour se rendre au travail.

- L'âge moyen des participants était de 36 ans.
- Presque les trois quarts des participants étaient des femmes (70 % = 16/23).
- La moitié des participants était des enseignants à l'élémentaire :
 - 12 étaient des enseignants à l'élémentaire (52 %);
 - 8 étaient des enseignants au secondaire (35 %);
 - 2 étaient des éducateurs auprès des adultes (9 %);
 - 1 était un administrateur (exerçant des fonctions dans une salle de classe élémentaire);

- avant le cours, 73 % des participants ne possédaient aucune formation en cyclisme;
- la moitié des participants ne s'était jamais rendue au travail à vélo (52 %), trois (13 %) étaient des personnes qui effectuaient quotidiennement leur déplacement aller-retour à vélo;
- presque les trois quarts (70 %) *ne s'étaient pratiquement jamais* rendus au travail à vélo en hiver, et les deux tiers (65 %) *ne s'étaient pratiquement jamais* rendus au travail à vélo au printemps et à l'automne.

À la fin de l'atelier, les participants ont rempli un formulaire d'évaluation permettant de connaître leur degré de confiance envers le cyclisme ainsi que leurs intentions relativement à l'utilisation du vélo pour leur déplacement. Un mois plus tard, un autre formulaire d'évaluation leur a été envoyé dans le but de savoir s'ils utilisaient leur vélo pour se rendre au travail depuis la tenue de l'atelier.

Résultats

À la suite de l'atelier, les deux tiers (68 %) des participants étaient beaucoup plus confiants en tant que cyclistes et mieux préparés à promouvoir le cyclisme à leur école. Selon presque tous les participants (90 %), au moins deux de leurs collègues demeurent à une distance permettant de se rendre à l'école à vélo et pourraient être intéressés à participer à un atelier de FCMS.

Un mois après la tenue de l'atelier, un autre formulaire d'évaluation a été envoyé aux participants. Malgré la période très occupée en fin d'année scolaire, les deux tiers ont répondu. Quatre sur quatorze (29 %) s'étaient rendus à l'école à vélo pour la première fois depuis l'atelier. Deux de ces nouveaux cyclistes ont continué de se rendre au travail à vélo au moins trois jours par semaine. La confiance des participants qui ont répondu au sondage avait augmenté ainsi que leur intention de se déplacer à vélo plus souvent. Tous avaient discuté avec des collègues et des élèves à propos de l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école – soit 83 % d'entre eux soulignant avoir eu *un grand nombre* de ces discussions. Tous sauf un (93 %) avaient intégré au moins une activité à vélo dans leurs salles de classe.

Par la présente, je désire VOUS REMERCIER pour votre appui à l'atelier de formation en cyclisme à l'intention des enseignants tenu au Conseil scolaire de Vancouver cette semaine. Je suis une enseignante de 3^e année qui croit fermement à la promotion de la gérance de l'environnement, de la responsabilité sociale et de la vie active. Cependant, j'ai souvent l'impression d'être dépassée et de ne pas disposer des outils appropriés pour enseigner ces sujets. Le fait de tenter de regrouper ces trois sujets pour les présenter à mes élèves de façon efficace, pertinente et significative constitue un véritable défi. J'ai nettement l'impression qu'il existe un manque de formation et de soutien pour les enseignants qui souhaitent apporter des changements environnementaux dans leurs écoles

et leurs salles de classe. Le Conseil scolaire de Vancouver exerce un rôle très important en ce qui a trait aux changements apportés dans notre collectivité. Je crois qu'en ayant appuyé cet atelier et en offrant d'autres du même genre à l'avenir, le Conseil scolaire de Vancouver s'oriente dans la bonne direction. En offrant à ses enseignants la formation appropriée en transport durable, le Conseil scolaire de Vancouver démontre que les questions liées à l'environnement et à une vie saine sont des priorités. Je remercie TransLink d'avoir reconnu la valeur de cette formation à l'intention des enseignants et d'avoir assuré le financement nécessaire à sa prestation. Les responsables de l'atelier ont réalisé un travail exceptionnel sur le plan de la gestion de l'environnement, de la responsabilité sociale et de la vie active. Je me suis sentie inspirée et motivée à non seulement apporter des changements dans ma vie personnelle, mais aussi à encourager mes élèves à le faire. J'ai été très impressionnée par l'organisation et l'expertise des responsables de l'atelier. Je désire vous remercier d'avoir rendu cette expérience possible et vous demander de continuer à appuyer ce projet à l'avenir. Merci.

Daniele C., enseignante à l'élémentaire, Conseil scolaire de Vancouver

Je crois qu'il s'agissait d'une excellente idée. C'est véritablement une bonne idée sur le plan environnemental – c'est formidable pour la santé et le bien-être! Mes enfants et moi nous sommes rendus au travail et à l'école à vélo plusieurs fois et ils l'ont vraiment apprécié. Mon plus jeune fils a un nouveau vélo plus gros avec des vitesses et nous pouvons maintenant partir pour de plus longues randonnées.

Margaret C., enseignante à l'élémentaire, District scolaire de Richmond

Participants

Le programme de FCMS est offert par la Vancouver Area Cycling Coalition (VACC). Les ateliers d'une journée et demie incluent un cours sur les aptitudes en cyclisme à l'intention des navetteurs (huit heures) enseigné par des instructeurs qualifiés, ainsi qu'un séminaire sur les activités interactives liées à la sensibilisation et à la promotion du cyclisme (quatre heures) en coordination avec des activités mises au point antérieurement par les penseurs urbains. Le projet pilote initial a été financé par la Greater Vancouver Transportation Authority (TransLink) et offert au siège social du Conseil scolaire de Vancouver.

À l'avenir, nous nous attendons à ce que la VACC continue à gérer et à coordonner le programme tout en s'en remettant aux services de transport municipaux et aux districts scolaires pour financer les ateliers de FCMS au sein de leurs compétences. Les responsables des ateliers auront recours à des ressources régionales formées grâce au soutien de TransLink.

Ressources

La VACC a embauché deux coordonnateurs de programme pour lancer le projet pilote de FCMS. Une fois clairement défini, ce rôle a nécessité qu'une journée par semaine soit consacrée à l'administration du recrutement et de l'inscription des éducateurs au cours du mois précédent la tenue des ateliers.

Des instructeurs certifiés du programme BÉCANE ont été engagés pour présenter le cours sur les aptitudes en cyclisme à l'intention des navetteurs Jour Un. Deux instructeurs ont collaboré en vue d'offrir le cours à deux groupes de 12 personnes – pour un montant total d'environ 1 000 \$, incluant les coûts du matériel de cours et les services d'un instructeur pour chaque groupe de 12 participants. (Nota : La VACC détient une assurance qui couvre les programmes de formation en cyclisme et un ratio n'excédant pas six personnes par instructeur est exigé pour les séances sur le terrain.)

Puisque le concept du séminaire sur les activités interactives de sensibilisation au cyclisme et en salle de classe permettait d'accommoder plus de participants, deux groupes de 12 personnes ont été combinés en un seul, permettant ainsi d'offrir un seul séminaire de quatre heures le Jour Deux. Durant l'étape pilote, deux conseillers en cyclisme locaux – possédant de l'expérience dans le domaine des projets ayant trait au cyclisme dans les écoles – ont agi en tant que facilitateurs. Une fois mis au point, ces séminaires pourraient être confiés à un planificateur du transport scolaire ou à un conseiller en cyclisme possédant de l'expérience de travail en milieu scolaire. Un contrat dont la durée serait d'au moins deux jours devrait être prévu au budget pour un facilitateur ayant le mandat de préparer, de regrouper des ressources et d'offrir le séminaire de quatre heures.

Dans le but d'être en mesure de couvrir tous les éléments à court préavis, les ateliers prévus dans le cadre du projet pilote ont été offerts durant les journées d'école. Pour cette raison, un budget a dû être établi pour couvrir les frais liés aux suppléants (c.-à-d. enseignants à temps partiel sur appel) pour suppléer à l'absence de chaque participant pendant deux jours. Les futurs ateliers seront prévus les jours de Développement professionnel pour éviter d'avoir recours aux suppléants le Jour Un. Pour le séminaire du Jour Deux ayant lieu le jour suivant, un budget devrait être alloué soit pour le coût d'un repas-buffet (si le séminaire se tient après l'école) ou pour les frais liés aux suppléants pour une demi-journée (si le séminaire se tient en avant-midi ou en après-midi). Il n'est pas recommandé que le séminaire du Jour Deux soit offert durant la fin de semaine.

VACC (www.vacc.bc.ca) – Cours sur les aptitudes en cyclisme à l'intention des navetteurs et ressources sélectionnées pour les séminaires interactifs sur la sensibilisation au cyclisme dans le cadre de la FCMS.

Association cycliste canadienne : Programme BÉCANE (<http://www.canadian-cycling.com/cca/french/index.shtml>) – Les cours du programme BÉCANE sont enseignés par des instructeurs et des cyclistes hautement qualifiés et certifiés à l'échelle nationale.

Urbanthinkers (www.urbanthinkers.ca) – Élaboration de stratégies, d'initiatives et de programmes créatifs en vue de promouvoir la marche et le cyclisme pour se rendre à l'école.

Calendrier

Le calendrier pour le mois de mai 2007 du projet pilote fait suite à une entente officielle conclue avec le Conseil de la VACC d'offrir la FCMS le 11 avril. Théoriquement, une invitation devrait être envoyée aux personnes intéressées à y participer au moins deux mois avant la tenue de l'atelier.

- Février – financement disponible pour le projet pilote.
- 12 avril – finaliser les derniers détails ayant trait à la tenue et à la date de l'atelier et concernant les instructeurs.
- 16 avril – envoyer par courrier électronique une invitation à grande échelle aux personnes intéressées à participer.
- 30 avril – préparation des documents et des ressources pour le séminaire sur la sensibilisation au cyclisme.
- 8 mai – *Cours Jour Un* pour le premier groupe de 11 participants.
- 9 mai – *Cours Jour Un* pour le second groupe de 11 participants.
- 10 mai – *Séminaire Jour Deux* pour les groupes combinés de 22 participants.
- 14 juin – *Évaluation : Un mois plus tard...* faire parvenir un courrier électronique aux participants.
- Juillet – évaluation et rapport sur le projet pilote.

Leçons tirées

Bien que seulement deux ateliers pilotes aient été tenus dans le cadre du projet de FCMS, nous pouvons déjà tirer quelques leçons qui peuvent aider à orienter la future mise en place et l'élargissement du projet.

Plusieurs éducateurs désirent se rendre au travail en utilisant des modes de transport plus durable. En tant que lieu de travail, les écoles ont des employés bien informés dont il faut tenir compte lors de la mise en place de stratégies de gestion de la demande de transport. Les cyclistes débutants et les non cyclistes ne doivent pas être considérés comme des personnes qui ne deviendront pas intéressées éventuellement à se rendre au travail à vélo. Lorsqu'on leur offre une façon pratique d'acquérir des aptitudes et de la confiance, les nouveaux cyclistes et les débutants peuvent se montrer disposés à tenter l'expérience de se rendre au travail à vélo parce que cela est avantageux sur le plan de l'environnement, de la santé, de la forme physique et de l'économie.

Des ateliers devraient être prévus durant la journée de travail. Le fait de tenir des ateliers de FCMS durant la journée scolaire permet de démontrer que les éducateurs qui utilisent leur vélo pour se rendre à l'école peuvent servir de modèles sur le plan de la gérance de l'environnement, de la responsabilité sociale et de la vie active.

Les éducateurs devraient être recrutés en fonction du niveau d'âge de leurs élèves. Là où le nombre d'inscriptions est suffisant, les participants devraient être regroupés en fonction du rôle qu'ils exercent auprès des élèves du primaire, de l'intermédiaire ou du secondaire; ainsi les éducateurs sont mieux en mesure de discuter des activités, des incitatifs et des obstacles en matière de cyclisme qui tiennent compte plus particulièrement de l'âge et du développement des enfants et des jeunes dont ils s'occupent.

Les ateliers devraient être organisés par le district scolaire : Dans l'agglomération de Vancouver, les prochains ateliers de FCMS seront offerts séparément dans chaque municipalité et / ou district scolaire; de plus, en fonction des calendriers établis pour les journées de Développement professionnel, le personnel des municipalités et des districts scolaires chargé de l'infrastructure et des installations en matière de cyclisme sera invité à prendre part à des discussions avec les éducateurs concernant les initiatives courantes et prévues.

Le séminaire du Jour Deux est important pour favoriser la camaraderie et la confiance. La logistique imposée par la nécessité pour les participants de s'absenter de l'école deux jours consécutifs a incité les organisateurs à envisager d'autres possibilités pour le séminaire du Jour Deux; par exemple, tenir le séminaire lors d'une journée de Développement professionnel subséquente (soit plusieurs semaines plus tard) ou de regrouper l'information sous forme de brochure, de vidéo ou de DVD.

Cependant, les participants ont fait valoir que la camaraderie qui se crée lorsqu'ils échangent leurs idées et font part de leurs problèmes en ce qui a trait au cyclisme est profitable. Les discussions au cours de la deuxième journée ne permettent pas seulement de formuler des commentaires sur le cours sur les aptitudes en cyclisme du Jour Un, mais elles permettent également aux éducateurs de faire part de leurs préoccupations, de leurs idées et de leurs projets. Cela les aide à être plus confiants lorsqu'ils utilisent le matériel de formation mis à leur disposition.

Inviter le personnel des districts scolaires à participer aux ateliers. Dans le cadre du projet pilote de FCMS, un membre de la haute direction du Conseil scolaire de

Vancouver est intervenu et a fait le commentaire suivant : *demeurant à seulement 20 coins de rue d'ici – je devrais moi aussi participer à cet atelier.* La participation du personnel du district scolaire aux ateliers pourrait s'avérer profitable en ce qui a trait à un engagement plus solide de la part du Conseil scolaire envers le cyclisme. Plus précisément, cela pourrait permettre l'installation de supports à vélo dans des endroits sûrs à l'intention du personnel et des élèves de toutes les écoles du district scolaire.

Prochaines étapes

Les ateliers de FCMS ont été bien accueillis par les participants et ont atteint leurs buts qui visaient à encourager les enseignants à devenir des navetteurs en cyclisme plus aptes et plus confiants, et à soulever le sujet de l'utilisation du vélo dans les salles de classe et les salles du personnel. Voici les prochaines étapes de l'élaboration et de l'élargissement du programme :

- rencontrer les coordonnateurs des journées de Développement professionnel dans les districts scolaires de l'agglomération de Vancouver pour leur permettre de se familiariser avec le projet de FCMS et d'intégrer la tenue des ateliers dans le calendrier des journées de Développement professionnel;
- rencontrer les planificateurs de transport municipaux pour discuter des objectifs communs entre le projet de FCMS et leur promotion en matière de cyclisme et, par conséquent, demander du financement pour les ateliers dans chaque municipalité;
- tirer profit des ressources matérielles thématiques et élaborer des documents d'information pour le séminaire du Jour Deux – c.-à-d. des activités de niveau intermédiaire, des initiatives en faveur du transport à vélo à l'intention des leaders auprès des jeunes, etc.;
- voir à ce que les autobus de TransLink équipés de supports à vélo soient disponibles lors de la tenue des ateliers pour permettre aux participants de s'habituer à placer et à reprendre leurs vélos sur les supports à vélo installés sur les autobus;
- voir à ce que les normes (et les exigences) soient améliorées en ce qui a trait à l'installation de supports à vélo dans des endroits sûrs à l'intention du personnel des écoles et des élèves de toutes les écoles de l'agglomération de Vancouver.

Références

Berryman, J. H. (1998), « Canada's Courts Say Teachers Must Be Role Models. » *Sur le plan professionnel*. Extrait le 30 juin 2007 de

http://www.oct.ca/publications/professionally_speaking/june_1998/role.htm

Comité consultatif sur le cyclisme, (2005). *Ville de Vancouver, Rapport du Comité permanent sur le transport et la circulation au conseil municipal, Comité consultatif sur le cyclisme – Plan d'immobilisations 2006-2008, Section cyclisme*, le 18 janvier. Extrait le 31 juillet 2007 de <http://www.city.vancouver.bc.ca/ctyclerk/cclerk/20050118/tt3BAC.htm>

Gilbert, R., et O'Brien, C. (2005). *Child- and youth-friendly land-use and transport planning guidelines: Ontario*. Mississauga (Ontario) : le Centre pour un transport durable.

Vert l'action. (1999). Comment établir un « Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école » : un *document de discussion* et d'information. Ottawa (Ontario) : Programme « Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école ».

[Ontario Walkability Study 2001.](#)

Osborne, P. (2001) *Travel Preference According to Age - York, UK*. European Conference on Mobility Management, Rome.

Pucher, J. et Buehler, R., (2006). « Why Canadians cycle more than Americans: A comparative analysis of bicycling trends and policies. » *Transport Policy* 13 (2006) : 265-279. Extrait le 30 octobre 2006 de

<http://www.policy.rutgers.edu/faculty/pucher/TransportPolicyArticle.pdf>

Role Model Program, (2007). *San Jose, Californie*. Extrait le 30 juin 2007 de

http://www.therolemodelprogram.org/teacher_resources.shtml

Transports Canada, (2007). *Document de discussion intitulé « Gestion du transport scolaire actif »* <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sptu/transportscolaireactif.htm>

TravelWise School Program, (2006). *Northcote Primary Staff Travel Survey*, Auckland Regional Transport Authority, Auckland, Nouvelle-Zélande.

VIPRE, (2007). *St Margaret's Academy Travel Plan Report, Energy Saving Trust*, Edinburgh, Écosse, le 31 mai 2007.